



भारत का राजपत्र

The Gazette of India

असाधारण
EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4
PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित
PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 37]

नई दिल्ली, शुक्रवार, मई 14, 1999/वैशाख 24, 1921

No. 37]

NEW DELHI, FRIDAY, MAY 14, 1999/VAISAKHA 24, 1921

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

नई दिल्ली, 14 मई, 1999

सं. टी ए एम पी/2/97-जे एन पी टी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा मैसर्स इस्पात इंडस्ट्रीज लिमिटेड के आवेदन का निपटारा संलग्न आदेश के अनुसार करता है।

मामला सं. टी ए एम पी/2/97-जे एन पी टी

मैसर्स इस्पात इंडस्ट्रीज लि०

.....आवेदक

विरुद्ध

जवाहर लाल नेहरू पत्तन न्यास

.....गैर आवेदक

आदेश

(13 अप्रैल, 1999 को पारित)

यह मामला जवाहर लाल नेहरू पत्तन न्यास (जे एन पी टी) में मैसर्स इस्पात इंडस्ट्रीज लिमिटेड (आई आई एल) के अपने लौह अयस्क के आयात/निर्यात के लिए प्रशुल्कों में कमी/यौक्तिकीकरण के लिए उनके द्वारा किए गए आवेदन से संबंधित है।

- इस्पात इंडस्ट्रीज लिमिटेड (आई आई एल) का महाराष्ट्र के रायगढ़ जिले में स्पांज लौह संयंत्र है। ये लौह अयस्क (लॉप्स और पैलेट के रूप में) पारादीप, विशाखापत्तनम, नवमंगलूर और मुरगांव पत्तनों से धरमतार (लघु) पत्तन में लेते हैं जो कि उनके संयंत्र के नजदीक है। उनके संयंत्र का एक उत्पाद 'प्रत्यक्ष न्यूनीकृत लौह' (डी आर आई), जे एन पी टी में लंगरगाह से निर्यात किया जाता है।
- आई आई एल का यह तर्क है कि जे एन पी टी में घाटशुल्क पारादीप पत्तन न्यास (पी पी टी) और मुरगांव पत्तन न्यास (एम ओ पी टी) की तुलना में बहुत अधिक है। इसलिए उन्होंने आवेदन किया है।
- इस मामले की शुरुआत 4 जुलाई, 97 के एक प्रारंभिक आवेदन से हुई। निर्धारित प्रक्रिया के अनुसार जे एन पी टी से टिप्पणियां प्राप्त की गईं और आई आई एल को 'फीड बैक' सूचना के रूप में दी गई। तत्पश्चात् मामले को संयुक्त सुनवाई के लिए लिया गया। जे एन पी टी द्वारा प्राधिकरण की अधिककारिता के बारे में उठाई गई प्रारंभिक आपत्तियों को अस्वीकार कर दिया गया। इस मामले के बारे में एकत्र की गई सभी संगत जानकारियों के संदर्भ में और सामूहिक विचार के आधार पर प्राधिकरण ने इस मामले को अंतिम रूप से विचार करने के लिए अपनी 1 अप्रैल, 99 की बैठक में उठाया।

5. आई आई एल के प्रमुख तर्क इस प्रकार हैं :—

- (i) पी पी टी की पी टी, एन एम पी टी और एम ओ पी टी से [लौह अयस्क लॉस (आई ओ एल) और लौह अयस्क पैलेट्स (आई ओ पी)] का शिपमेंट अधिकतर धरमतर (लघु) पत्तन में खाली किया जाता है; किंतु आंशिक तौर पर जे एन पी टी में भी किया जाता है।
- (ii) अन्य पत्तनों से अलग हटकर जे एन पी टी पैलेटों की दर में केवल वृद्धि के लिए आई ओ एल और आई ओ पी के बीच (अनावश्यक रूप से) भेद करता है।
- (iii) जे एन पी टी का निर्माण खासतौर पर खाद्यान्नों, उर्वरकों और सल्फर के आयात के लिए किया गया था। आधुनिक सुविधाएँ ऐसे कार्गो की हैंडलिंग के लिए विशिष्ट रूप से बनाई गई थी। किंतु लौह अयस्क कार्गो की हैंडलिंग के लिए ऐसी सुविधाएँ उपलब्ध नहीं कराई गई हैं आई आई एल कार्गो को सर्विस बर्थ पर हैंडल किया जाता है जिसमें कोई भी आधुनिक/परिष्कृत उपस्कर नहीं है। अतः अन्यत्र संस्थापित किए गए उपस्कर के संदर्भ में इतने उच्च दर पर प्रशुल्क लगाना अनुचित है।
- (iv) आई आई एल का निर्यात कार्गो (अर्थात् डी आर आई) सर्विस बर्थ पर भी नहीं जाता है। इसे लंगरगाह पर ट्रांशिपमेंट आधार पर हैंडल किया जाता है। वास्तव में ऐसा केवल मानसून के दौरान जब संमुद्र क्षुब्ध हो जाता है, आई आई एल इस ट्रांसशिपमेंट के लिए लंगरगाह का इस्तेमाल करता है। अन्यथा यह कार्य 'स्ट्रीम' पर ही किया जाता है। लंगरगाह पर इस कार्य-प्रचालन के लिए जे एन पी टी. बर्थ पर लागू 50% दर वसूल करता है। यह प्रभार अनुचित और अधिक है।
- (v) आई आई एल अपने लौह अयस्क के लाने से जाने के लिए 'तटवर्ती' जलयान और 'विदेशगामी' जलयान दोनों का इस्तेमाल करता है। किंतु हर समय यह 'तटवर्ती' कार्गो के लाने से जाने का मामला होता है। किंतु जे एन पी टी इस स्थिति को नहीं मानता है और उनके कार्गो को ढोने वाले 'विदेशगामी' जलयानों के संबंध में 'तटवर्ती' दर वसूल करने से इन्कार कर देता है। ऐसा जे एल पी टी इस तथ्य के होते हुए भी करता है कि ऐसे शिपमेंट, महानिदेशक (नौबहन) द्वारा जारी किए गए 'तटवर्ती गोयात्रा लाइसेंस' अथवा 'सीमाशुल्क रूपंतरण आदेश' के अंतर्गत आते हैं। इस संबंध में जे एन पी टी प्रशुल्क के प्रयोजन के लिए 'तटवर्ती' अथवा 'विदेशगामी' के रूप में जलयानों में भेद करने के लिए मानदंड के बारे में टी ए एम पी द्वारा पारित किए गए विशिष्ट आदेश को भी नहीं मानता है।

6. ऊपर उल्लेख किए गए विवादास्पद मुद्दों के संदर्भ में जे एन पी टी ने निम्नलिखित पक्ष रखा है :—

- (i) जे एन पी टी बहुत ऊंची लागत पर संस्थापित की गई अति आधुनिक सुविधाएँ उपलब्ध कराता है जिससे पत्तन पर बहुत अधिक ऋण सर्चिसिंग बोझ पड़ता है। जे एन पी टी का प्रशुल्क ढांचा, जो कि इन तथ्यों को ध्यान में रखकर बनाया गया है, अन्य महापत्तनों के प्रशुल्क ढांचे से भिन्न है और इसलिए उनसे तुलना नहीं की जा सकती।
- (ii) प्रशुल्क में संशोधन, एक परामर्शी प्रतिष्ठान-टी ई सी एस ओ के द्वारा किए गए विशद अध्ययन के आधार पर मार्च, 97 में किया गया था।
- (iii) (क) उपभोक्ताओं ने आमतौर पर मौजूदा प्रशुल्क ढांचे को स्वीकार किया है और बिना किसी शिक्षक के इसे अंगीकार किया जा रहा है।
(ख) आई आई एल भी जे एन पी टी की सुविधाओं को प्रशुल्क दरों के बारे में विरोध किए बिना 1993 से इस्तेमाल कर रहा है।
- (iv) जे एन पी टी, बर्थ पर लागू दरों का 100% ओवरसाइड प्रचालनों के लागू दरों का 75% और लंगरगाह पर लागू दरों का 50% वसूल करने की प्रथा अपनाता है। यह ढांचा किए गए निवेश और उपलब्ध सुविधाओं की पृष्ठभूमि में बहुत सुकिसंगत और तार्किक माना गया है।
- (v) विशेष रूप से विचार किए जाने के लिए आई आई एल के अनुरोध को मान लेने से कोई प्रयोजन सिद्ध नहीं होगा क्योंकि उनके डी आर आई निर्यात के दिसंबर, 97 से बंद होने की संभावना है। इसके अलावा सर्विस बर्थ में तरल यातायात की मात्रा में पर्याप्त वृद्धि के कारण जे एन पी टी भी डी आर आई जलयानों के समायोजन की स्थिति में नहीं हो सकेगा।
- (vi) किसी भी स्थिति में ऐसे अभ्यावेदनों की जांच करने की टी ए एम पी की अधिकारिता नहीं है और जिस ढंग से मामले पर कार्यवाही की गई है उस ढंग को अपनाने का टी ए एम पी का प्राधिकार नहीं है।

7. उपलब्ध आंकड़ों और ऊपर दिए गए तथ्यों के विश्लेषण से निम्नलिखित बिंदु विचारार्थ उभर कर आते हैं :

- (i) ऐसे मामलों पर विचार करने के लिए प्राधिकरण की अधिकारिता के बारे में जे एन पी टी की प्राथमिक आपत्तियों का खुलासा प्राधिकरण के 18 जून, 98 के आदेश में निर्णयात्मक रूप में और सुकियुक्त रूप में किया गया है। इसलिए ऐसे (प्राथमिक) मुद्दों को इस स्तर पर फिर से उठाना आवश्यक नहीं होगा। प्रसंगवश, जे एन पी टी स्वयं वास्तविक कार्यवाहियों में भागीदार था और इसके बाद दिए गए निर्णयों से सहमत था।
- (ii) (क) 'तटवर्ती' कार्गो के लाने से जाने के लिए 'तटवर्ती' दरों के लागू किए जाने के बारे में आई आई एल के तर्क पर अच्छी तरह से विचार किया गया प्रतीत होता है। इस मुद्दे पर इस प्राधिकरण ने पुनः बहुत स्पष्ट निर्देश अपने दिनांक 2 जून, 98 के आदेश में दिया है। इस प्राधिकरण के लिए इस स्तर पर यह आवश्यक नहीं होगा कि इस तर्क के व्यौरों की जांच परख करे। जो कुछ कहा जा सकता है वह यह है कि जे एन पी टी के लिए यह सही नहीं होगा कि वह इस प्राधिकरण के दिनांक 2 जून, 98 के संदर्भाधीन आदेश में उल्लिखित निर्देशों के विरुद्ध प्रभार लगाए।

- (ख) इस संबंध में इस प्राधिकरण के लिए आई आई एल के पुनः इस अनुरोध को स्वीकार करना संभव नहीं होगा कि वह यह घोषित करे कि उनके जलयान 'तटवर्ती' हैं। प्रत्येक मामले का निपटारा प्राधिकरण के दिनांक 2 जून, 98 के आदेश में निर्दिष्ट विभिन्न शर्तों के पूरा होने के संदर्भ में किया जाएगा। इस मामले में (अथवा इसी प्रकार के किसी भी मामले में) यह संभव नहीं होगा कि कोई सामान्य घोषणा की जाए जैसा कि अनुरोध किया गया है।
- (iii) बर्थ पर लागू दरों का स्लाईडिंग स्केल ठांचा अपनाया सुस्थापित प्रथा प्रतीत होती है। प्रतिशतता का 25% या 50% या 75% का होना विभिन्न स्थानीय घटकों पर निर्भर करेगा। एम बी पी टी के 25% की जे एन पी टी के 50% से तुलना करना संभव नहीं होगा। किसी भी स्थिति में यह व्यावहारिक नहीं होगा कि इस संबंध में ब्यौरों की जांच परख के बिना कोई सामान्य आदेश पारित किया जाए।
- यहां यह उल्लेख करना संगत होगा कि इस प्राधिकरण ने ट्रांशिपमेंट प्रचालनों के बारे में अन्य बातों के साथ विभिन्न मुद्दों की जांच के लिए एक 'कार्यदल' का गठन किया है। एकरूप सिद्धान्त और समान दृष्टिकोण अपनाने की आवश्यकता के बारे में 'कार्यदल' द्वारा बताया जाएगा। 'कार्यदल' की सिफारिशें एक बार प्राप्त हो जाने पर प्राधिकरण के लिए यह संभव हो सकेगा कि वह इस संबंध में साधारणतया सभी पक्षों के लिए एकरूप मार्गनिर्देश तैयार करे। अतः इस स्तर पर यह उचित होगा कि अपेक्षितताएं जैसी हैं वैसी रहने दी जाएं। प्रसंगवश आवेदक, 'कार्यदल' का एक सदस्य है।
- (iv) आई ओ एल और आई ओ पी के बीच जे एन पी टी द्वारा भेद किए जाने के बारे में आई आई एल की आपत्ति का आधार ठीक प्रतीत नहीं होता है। कुछ अन्य पक्षों ऐसा भेद नहीं करते, इस धारणा को लेकर यह कोई तार्किक आधार नहीं है कि ऐसा करने वाले किसी अन्य पक्ष पर आपत्ति की जाए। आई ओ एल और आई ओ पी के बारे में जे एन पी टी में विभेदी प्रशुल्क निर्धारण स्पष्टतया वर्धित मूल्य के विचारों पर आधारित है। अतः इस मुद्दे पर हस्तक्षेप करने का कोई कारण नहीं है।
- (v) आई आई एल का मूल तर्क यह है कि बर्थ पर (घाट शुल्क) दर बहुत ऊंची है। इस पर लागत आदि की ब्यौरेचार संवीक्षा आवश्यक होगी। इस मामले में इस पर कोई प्रयास नहीं किया गया है। जैसा कि प्राधिकरण को ज्ञात है, जे एन पी टी के प्रशुल्कों को निर्धारित करने वाले दि. 19 मार्च, 97 की अधिसूचना की वैधता को अन्य मामले में चुनौती दी गई है। यदि उस मामले में इस आपत्ति को मान लिया जाता है तो इस प्राधिकरण को सभी संगत ब्यौरे की जांच नए सिरे से करना होगा। आई आई एल के तर्कों से संबंधित ब्यौरों की संवीक्षा भी उसी के साथ-साथ की जा सकती है। यदि अधिसूचना की वैधता के बारे में उठाई गई आपत्ति को रद्द कर दिया जाता है तो फिर आई आई एल के इस तर्क की समीक्षा स्वतंत्र जांच के लिए की जा सकती है।
- (vi) डी आर आई निर्यात को दिसंबर, 97 से रोक देने की संभाव्यता के बारे में अथवा 97 के बाद आई आई एल द्वारा इस्तेमाल के लिए सर्विस बर्थ की उपलब्धता न होने की संभावना के बारे में जे एन पी टी की आपत्तियां असंगत हैं क्योंकि इनमें से कुछ भी नहीं हुआ है।

8. अंततः और उपर्युक्त दिए गए कारणों के आधार पर निम्नलिखित निर्णय लिए जाते हैं :—

- (i) आई ओ एल और आई ओ पी के बीच पैलेटों के लिए दरों में भेद किए जाने के आई आई एल के अनुरोध को अस्वीकार किया जाता है।
- (ii) लंगर प्रभार में 50% से कमी के लिए आई आई एल के अनुरोध को अस्वीकार किया जाता है।
- (iii) आई आई एल का यह अनुरोध कि यह घोषणा की जाए कि उनके जलयान 'तटवर्ती' हैं, अस्वीकार किया जाता है। प्रत्येक मामले पर निर्णय प्राधिकरण के दि. 2 जून, 98 के आदेश में उल्लिखित विभिन्न शर्तों/अनुबंधों के पूरा होने के संदर्भ में किया जाएगा। तथापि प्राधिकरण जे एन पी टी को यह परामर्श देता है कि वह प्राधिकरण के दि. 2 जून, 98 के आदेश में दी गई परिभाषाओं का पालन करें।
- (iv) घाटशुल्क के बहुत अधिक होने से संबंधित तर्क की समीक्षा यदि आवश्यक हुआ तो मार्च, 97 में अधिसूचित जे एन पी टी के प्रशुल्कों की वैधता से संबंधित बी सी एच ए ए मामले में लिए गए निर्णय के बाद की जा सकती है।

एस. सत्यम, अध्यक्ष

[सं. विज्ञापन III/IV/143/99-असा.]

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

NOTIFICATION

New Delhi, the 14th May, 1999

No. TAMP/2/97-JNPT.—In exercise of the powers conferred by Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the application of M/s Ispat Industries Limited, as in the Order appended hereto.

Case No.TAMP/2/97-JNPT**M/s. Ispat Industries Limited**

...

Applicant

V/s

The Jawaharlal Nehru Port Trust

...

Non-Applciant**ORDER**

(Passed on this 13th day of April, 1999.)

This case relates to an application by M/s. Ispat Industries Limited (IIL) for a reduction/rationalisation in the tariffs at the Jawaharlal Nehru Port Trust (JNPT) for import/export of their iron ore.

2. The IIL have a Sponge Iron Plant at the Raigarh District in Maharashtra. They take the iron ore (in the form of lumps and pellets) from the Ports of Paradip, Visakhapatnam, New Mangalore, and Mormugao to the Dharamtar (minor) Port which is near their Plant. Some of this cargo is also offloaded at the Service Berth in the JNPT. One of the products of their Plant, 'Direct Reduced Iron' (DRI), is exported from the Anchorage in the JNPT.

3. The IIL's contention is that the wharfage at the JNPT is much higher compared to that of the Paradip Port Trust (PPT), and Mormugao Port Trust (MOPT). Hence their application.

4. The case started with an initial application on 4 July 97. In accordance with the prescribed procedure, comments were obtained from the JNPT and given to the IIL by way of feedback information. Thereafter, the case was taken up for a joint hearing. The preliminary objections about the Authority's jurisdiction raised by the JNPT were rejected. With reference to all the relevant information collected about this case, and based on a collective application of mind, the Authority took up this case for final consideration in its meeting on 13 April 99.

5. The salient contentions of the IIL are as follows:

- (i). The shipment of iron ore [Iron Ore Lumps (IOL) and Iron Ore Pellets (IOP)] from the PPT, VPT, NMPT, and the MOPT is discharged mostly at the Dharamtar (minor) Port; but, partly also at the JNPT.

- (ii). Unlike the other ports, the JNPT (unnecessarily) makes a distinction between IOL and IOP just to increase the rate for pellets.
- (iii). The JNPT was constructed particularly for import of foodgrains, fertilizers, and sulphur. Modern facilities were erected specifically for handling such cargo. But, no such facilities have been provided for handling iron ore cargo. The IIL cargo is handled at the Service Berth which does not contain any of the modern/sophisticated equipment. It is, therefore, unreasonable to charge such a high tariff with reference to equipment installed elsewhere.
- (iv). IIL's export cargo (i.e., DRI) does not even go to the Service Berth. It is handled on a transshipment basis at the Anchorage. In fact, it is only when the sea is rough during the monsoon season that the IIL uses the Anchorage for this transshipment. Otherwise, this operation is done on-stream. For its operations at the Anchorage, the JNPT charges 50% rates applicable at Berth. This charge is unreasonable and high.
- (v). For movement of their iron ore, the IIL uses both 'coastal' vessels and 'foreign-going' vessels. But, at all times, it is a case of movement of 'coastal' cargo. But, the JNPT does not recognise this position and refuses to charge 'coastal' rates in respect of 'foreign-going' vessels carrying their cargo. This the JNPT does notwithstanding the fact that such shipments are covered by 'Coastal Voyage Licenses' issued by the Director General (Shipping) or by Customs Conversion Orders. The JNPT does not even recognise in this regard the specific order passed by the TAMP about the criteria for distinction of vessels as 'coastal' or 'foreign-going' for tariff purposes.

6. With reference to the contentious issues cited above, the JNPT have made the following submissions:

- (i). The JNPT provides most modern facilities installed at a very heavy cost entailing a huge debt-servicing burden on the port. The tariff pattern of the JNPT, which reckons with these factors, is different from those of other Major Ports and is, therefore, not comparable with them.
- (ii). The tariff was revised in March 97 on the basis of a thoroughgoing Study made by an expert Consultant Firm – TECSOK.
- (iii). (a). The prevailing tariff structure has been accepted by the users in general and is being adopted without any hitch.
- A (b). The IIL also has been using the JNPT facilities since 1993 without any protest about the tariff rates.

- (iv). The JNPT follows a practice of charging 100% of the applicable rates at Berth; 75% of the applicable rates for Overside operations; and, 50% of the applicable rates at Anchorage. This structure is considered to be a very reasonable and logical proposition in the backdrop of the investments made and the facilities available.
- (v). No purpose will be served by conceding the IIL request for special consideration since their DRI export is likely to be stopped from December 97.

Besides, because of a considerable growth in the volume of liquid traffic in the Service Berth, the JNPT also may not be in a position to accommodate the DRI vessels.

- (vi). The TAMP does not, in any case, have the jurisdiction to go into such representations and the authority for adopting the manner in which this case has been processed.

7. From an analysis of the data available and the facts given above, the following points emerge for consideration:

- (i). The preliminary objections of the JNPT about this Authority's jurisdiction to entertain such cases have been conclusively and convincingly dealt with in the Authority's order dated 18 June 98. That being so, it may not be necessary again at this stage to go into such (preliminary) issues. Significantly, the JNPT itself had participated in the substantive proceedings thereafter thereby implying their acceptance of the decisions given.
- (ii).
 - (a). The IIL contention about application of 'coastal' rates for movement of 'coastal' cargo appears to be well taken. On this issue, again, this Authority has given very clear instructions vide its order dated 2 June 98. It may not be necessary for this Authority at this stage to go into the details of this contention. All that can be done is only to state that it will not be correct for the JNPT to levy charges contrary to the stipulations contained in this Authority's order in reference dated 2 June 98.
 - (b). It may not be possible for this Authority to accept the further request of the IIL in this connection about giving a declaration that their vessels are 'coastal'. Each case will have to be decided with reference to fulfillment of various conditions stipulated in the Authority's order dated 2 June 98. It will not be possible in this case (or, for that matter, in any case) to make a generalised declaration as requested for.

- (iii). The sliding scale structure of adoption of the rates applicable at Berth seems to be a well-established practice. Whether the percentage shall be 25% or 50% or 75% will depend upon various local factors. It may not be possible to compare 25% of the MBPT with 50% of the JNPT. At any rate, it will not be practicable to pass a general order in this regard without scrutiny of details.

It is relevant here to point out that this Authority has set up a Working Group to go into various issues relating, among other things, to Transhipment Operations. The need for adoption of uniform principles and common approaches will be addressed by the Working Group. It may be possible for the Authority to develop uniform guidelines in this regard commonly for all the Port Trusts once the recommendations of the Working Group are received. At this stage, therefore, it will be advisable to let the relativities be as they are. Significantly, the Applicant is a Member of the Working Group.

- (iv). The IIL objection about JNPT's distinction between IOL and IOP does not appear to be well founded. That some other port does not make such a distinction cannot be a logical ground for objecting any other port doing so. The differentiated tariff prescription at the JNPT in respect of IOL and IOP is obviously based on considerations of value addition. There is, therefore, no reason to interfere on this issue.
- (v). The basic contention of the IIL is about the (wharfage) rate at berth being exorbitant. This will call for detailed scrutiny of the costing, etc. This has not been attempted in this case. As is known to the Authority, the validity of the Notification dated 19 March 97 prescribing the JNPT tariffs is under challenge in another case. If this objection is upheld in that case, this Authority will be required to go into all the relevant details afresh. The scrutiny of details relating to the IIL contentions can also be simultaneously covered by that exercise. In case, the objection about the validity of the Notification is dismissed, then, this contention of the IIL can be revived for independent examination.
- (vi). The JNPT observations about the probability of DRI export stopping from December 97 or about the possibility of the Service Berth not being available for use by the IIL after 97 are irrelevant because neither of these developments has taken place.

8. In the result, and for the reasons given above, the following decisions are taken:

- (i). The request of IIL to make a distinction between IOL and IOP in the rates for pellets is rejected.

- (ii). The request of IIL for reduction in the Anchorage Charges from 50% is rejected.
- (iii). The request of IIL about giving a declaration that their vessels are "coastal" is rejected. Each case will have to be decided with reference to fulfillment of the various conditions/stipulations contained in the Authority's order dated 2 June 98. The Authority nevertheless advises the JNPT to adhere to the definitions given in its order dated 2 June 98.
- (iv). The contention about wharfage being exorbitant can be revived if necessary after decision in the BCHAA case relating to validity of the JNPT tariffs notified in March 97.

S. SATHYAM, Chairman
[No. ADVT/IIL/TV/143/99-Exty.]